Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8630**

18. Wahlperiode 01.06.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Corinna Rüffer, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8456 –

Moselaufstieg bei Trier im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans

Vorbemerkung der Fragesteller

Der „Moselaufstieg" (Westumfahrung Trier) im Zuge der B 51 wurde mit einer hohen Dringlichkeitseinstufung in den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 aufgenommen – obwohl das Land Rheinland-Pfalz dieses Straßenbauprojekt nicht angemeldet hat. Denn umfassende Prüfungen haben ergeben, dass die Errichtung dieser Verkehrsverbindung aus Kosten-, Nutzen- und Umweltschutzaspekten nicht sinnvoll ist.

Dass die Westumfahrung Trier im aktuellen Entwurf des BVWP dennoch als „Vordringlicher Bedarf" Vorgesehen ist, wird mit dem angeblich hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis von >10 begründet. Dabei war der Moselaufstieg gerade wegen seines schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses im BVWP 2003 nur für den „Weiteren Bedarf" vorgesehen. Zudem wurde der Planfeststellungsbeschluss, der dem Entwurf des BVWP 2030 zugrunde liegt, bereits 2005 vom Oberverwaltungsgericht Koblenz 2005 aufgehoben. Demnach liegt für die Westumfahrung Trier kein gültiger Planfeststellungsbeschluss vor. Das Gericht begründete seine Entscheidung damit, dass der Moselaufstieg zeitnah weder finanzier- noch realisierbar sei aufgrund des geringen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der damit verbundenen Einstufung in den „Weiteren Bedarf" (Az.: OVG 1 C 11485/04 und OVG 11472/04). Eine Beschwerde auf Zulassung der Revision wurde vom Bundesverwaltungsgereicht abgelehnt (Az.: BVerwG 9 B 19.05). Dennoch bezeichnet die Bundesregierung die Westumfahrung Trier als „planfestgestellt".

Außerdem ist zweifelhaft, ob die Berechnungen seriös sind, die dem Entwurf des BVWP zugrunde liegen. So kritisiert der Bundesrechnungshof, dass die Kosten und Nutzen von Straßenprojekten nicht verlässlich ermittelt wurden und die Ergebnisse untereinander nicht vergleichbar seien. Ein Teil der Kosten für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen müssten daher erneut berechnet werden (Bayerischer Rundfunk, „Schöngerechnet" – Rechnungshof rügt Bundesverkehrswegeplan, 5. April 2016). Vor diesem Hintergrund ist insbesondere die Steigerung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses von 1,3 aus dem Jahr 2003 auf >10 im aktuellen Entwurf für den BVWP als sehr kritisch zu beurteilen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 31. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Gründe haben den Bund dazu bewegt, die Westumfahrung Trier gegen den Willen des Landes in den BVWP aufzunehmen?

Für die Region Trier wurden in der Vergangenheit verschiedene Untersuchungen zur großräumigen Verkehrssituation erarbeitet. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass es zur Optimierung der Verkehrssituation im Bundesfernstraßennetz keine wirtschaftliche Variante zur Westumfahrung im Zuge der B 51 gibt. Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Daten für eine Bewertung der B 51 Westumfahrung Trier im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) angefordert.

Die Aufnahme in den Entwurf des BVWP erfolgte durch BMVI auf der Grundlage des im Ergebnis der Bewertung ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der guten Gesamtbewertung.

2. Haben bezüglich des Neubauvorhabens B 51 Westumfahrung Trier im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vertretern der Region Trier stattgefunden?

   Wenn ja, wann, mit wem, und mit welchem Inhalt?

In den vergangenen Jahren haben wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region Trier stattgefunden, in denen von diesen auf die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens hingewiesen wurde.

3. Wie erklärt die Bundesregierung, dass das Datum für den Planfeststellungsbeschluss im Entwurf des BVWP (5. Mai 2003) falsch angegeben ist (korrekt ist der 18. Juni 2004)?

Das Datum für den Planfeststellungsbeschluss wurde bei der Anmeldung des Projektes versehentlich falsch angegeben. Der Beschluss ist am 18. Juni 2004 erlassen worden.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für die Westumfahrung Trier kein gültiger Planfeststellungsbeschluss mehr vorliegt, nachdem der dem Entwurf zum BVWP 2030 zugrunde liegende Planfeststellungsbeschluss 2005 vom Oberverwaltungsgericht Koblenz aufgehoben wurde (Az.: OVG 1 C 11485/04 und OVG 11472/04)?

   Wenn nein, warum nicht?

Es liegt kein rechtsgültiger Planfeststellungsbeschluss vor.

5. Muss nach Ansicht der Bundesregierung ein neues Planfeststellungsverfahren für die Westumfahrung Trier eingeleitet werden, da kein gültiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt?

   Wenn nein, warum nicht?

Ja.

6. Warum bezeichnet die Bundesregierung im Entwurf des BVWP 2030 die „umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ der Westumfahrung Trier als „planfestgestellt“?

Wie zuvor erläutert, wurde die Westumfahrung Trier im Zuge der B 51 mit Datum vom 18. Juni 2004 planfestgestellt, jedoch liegt kein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

7. Muss nach Ansicht der Bundesregierung die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung aufgrund des aufgehobenen Planfeststellungsbeschlusses wiederholt werden?

   Wenn nein, warum nicht?

Aufgrund der aktuellen Rechtsgrundlagen müssen die dem damaligen Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Unterlagen zur umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung vor Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens aktualisiert werden.

Inwieweit sich dies auf die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung des Vorhabens im BVWP 2030 auswirkt, ist noch offen. Die Erarbeitung des BVWP 2030 ist noch nicht abgeschlossen.

8. Wie bewertet die Bundesregierung das ökologische Risiko für die Westumfahrung Trier im Vergleich zu den Annahmen aus dem BVWP 2003, als die Westumfahrung mit einem hohen ökologischen Risiko bewertet wurde?

Die Beurteilung hat sich nicht geändert.

9. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass ein neues Raumordnungsverfahren für die geplante Trasse der Westumfahrung Trier eingeleitet werden müsste?

   Wenn nein, warum nicht?

Nach Auffassung der Bundesregierung wird kein neues Raumordnungsverfahren eingeleitet werden müssen.

10. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Moselaufstiegs im Vergleich zum BVWP 2003 von 1,3 auf >10 im Jahr 2016 steigen konnte?

Im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP wurden alle angemeldeten Projekte, soweit sie nicht als „laufend“ (in Bau bzw. Baubeginn bis Ende 2015 oder konkrete Planung als ÖPP-Projekt bestehen) eingestuft oder ihr Baubeginn zugesagt wurde, entsprechend der überarbeiteten BVWP-Methodik neu bewertet. Nur so war es möglich, die Vergleichbarkeit der Projekte hinsichtlich ihres Bedarfs herzustellen. Entsprechend den Ergebnissen der Projektbewertungen und -beurteilungen ergab sich dadurch bei einigen Projekten eine andere Einstufung als beim BVWP 2003/Bedarfsplan 2004. Deshalb ist eine unmittelbare Vergleichbarkeit der Bewertungsergebnisse eines Projektes, das wie die B51, Westumfahrung Trier sowohl im BVWP 2003 als auch im BVWP 2030 untersucht worden ist, nicht möglich.

11. Befindet sich die Westumfahrung Trier unter den Projekten, die im Zuge des vom Bundesrechnungshof bereits stark kritisierten Verfahrens zur Kostenplausibilisierung erst nach Absenkung der zur Plausbilisierung festgesetzten Kostenuntergrenze überprüft wurde?

Das Verfahren zur Kostenplausibilisierung wurde für alle Projekte angewandt.

12. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kritik des Bundesrechnungshofes für die weiteren Planungen zur Westumfahrung Trier?

Aus Sicht des BMVI konnte mit der Plausibilitätsprüfung die Verlässlichkeit der Kostenangaben und deren bundesweite Vergleichbarkeit gesteigert werden.

Die Kostenplausibilisierung ist eigens für den BVWP 2030 entwickelt und erstmals angewendet worden. Eine erneute umfassende Plausibilisierung der Straßenbauprojekte wird daher vom BMVI als nicht erforderlich angesehen.

Der Aufbau eines Kostenmanagementsystems – wie vom BRH empfohlen – wird die bekannten Probleme der Vergleichbarkeit von Kostenangaben bei unterschiedlichen örtlichen Randbedingungen und technischen Erfordernissen nicht vollständig auflösen können. Gleichwohl hat der Bund mit der Überarbeitung der „Anweisung zur Kostenermittlung, Kostenabstimmung und Kostenüberprüfung sowie zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014)“ vor kurzem den Rahmen geschaffen, um nicht nur das Kostenmanagement während der Laufzeit der einzelnen Projekte zu verbessern, sondern darüber hinaus auch eine Datengrundlage als Vergleichsmaßstab zur Kostenschätzung für neue Projekte aufzubauen.

13. Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtprojektkosten von 60,1 Mio. Euro, und wurde die Entwicklung der Baupreise für die letzten Jahre in die Berechnungen miteinbezogen?

Die Gesamtprojektkosten setzen sich aus folgenden Kostenkomponenten zusammen:

Grunderwerb	4,8 Mio. Euro
Untergrund, Unterbau und Entwässerung	17,8 Mio. Euro
Oberbau	6,5 Mio. Euro
Brücken	25,4 Mio. Euro
Stützwände	0,0 Mio. Euro
Tunnel	0,0 Mio. Euro
Sonstige Bauwerke	0,0 Mio. Euro
Ausstattung	5,3 Mio. Euro
Sonstige Besondere Anlagen	0,3 Mio. Euro
Summe Neubaukosten	60,1 Mio. Euro
davon Kosten für 4 Knotenpunkte	2,8 Mio. Euro.

Die Kosten wurden auf Basis einer vom BMVI vorgegebenen Vorgehensweise und Methodik ermittelt. Dabei waren die Kosten nach den Hauptgruppe der „Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen (AKS 85)“ aufzuschlüsseln. Die Kostenermittlung des neuen BVWP erfolgte für alle Projekte einheitlich auf den vorgegebenen Bezugszeitpunkt 1. Januar 2014.

14. Wieso lehnte die Bundesregierung das Angebot Luxemburgs ab, eine Querung der Mosel zwischen der B 419 und der Nationalstraße 1 über den Merterter Hafen (Luxemburg) bei Übernahme der Baukosten ausschließlich durch den Staat Luxemburg herzustellen?

Als Ersatz für die Westumfahrung Trier im Zuge der B 51 wurde im September 2013 eine „Zwei-Brücken + Tunnel- Lösung“ vorgestellt. Die Alternative sah den Bau einer Brücke über die Mosel östlich von Oberbillig, einem Tunnel nördlich von Wasserbilligerbrück und einer zweiten Brücke über die Sauer südlich von Langsur und dem Anschluss an die CR 141B in Luxemburg mit Anschluss an die A 1 in Luxemburg vor. Die Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz Trier hatte hierzu den Auftrag, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist festzuhalten, dass die „Zwei-Brücken + Tunnel-Lösung“ nur die regionalen und kleinräumigen Verkehre aus der Umgebung von Wasserbillig und Verkehre in Richtung Luxemburg aufnehmen würde. Eine vergleichbare Entlastung der Stadt Trier, wie bei der Westumfahrung, wird nicht erreicht.

Darüber hinaus schneidet eine „Zwei-Brücken + Tunnel-Lösung“ in den Bereichen Verkehrszahlen, Umweltschutz und Kosten schlechter ab als die Westumfahrung Trier.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333